

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR MARITIM UNTUK MENDUKUNG PROGRAM TOL LAUT DALAM MEWUJUDKAN POROS MARITIM DUNIA (PMD)

MARITIME INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT TO SUPPORT SEA TOLL PROGRAMS IN REALIZING THE GLOBAL MARITIME FULCRUM (GMF)

Mithun Sinaga¹, D. A. Mamahit², Yusnaldi³

Universitas Pertahanan
mithunsinaga@gmail.com

Abstrak – Presiden Joko Widodo memiliki kebijakan menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia (PMD). Ide ini merupakan upaya dari Pemerintahan untuk meningkatkan konektivitas antarpulau di Indonesia sehingga terwujud kesejahteraan nasional. Untuk membangun konektivitas, maka infrastruktur maritim seperti sarana prasarana pelabuhan, kapal dan moda transportasi juga harus dibangun. Visi ini diwujudkan melalui pembangunan Tol Laut dalam RPJMN 2014-2019. Tujuan dari Tol Laut ini adalah menurunkan disparitas harga barang dan pemerataan pembangunan ekonomi antara Kawasan Indonesia Barat dan Timur. Permasalahan penelitian yaitu: 1) Bagaimana pembangunan infrastruktur maritim dalam mendukung Tol Laut. Tujuan penelitian yaitu: 1) Menganalisis pembangunan infrastruktur maritim dalam mendukung Tol Laut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data diperoleh melalui wawancara, dokumentasi dan studi pustaka selanjutnya dianalisis dengan teknik analisis kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) pembangunan infrastruktur maritim untuk mendukung Tol Laut meliputi: a) Pembangunan Pelabuhan khususnya di Kawasan Timur Indonesia (KTI); b) Pembangunan kapal, hingga 158 kapal tahun 2019 dan; c) Moda transportasi berupa pembangunan jalur Kereta Api Baru serta pembangunan 19 Bandara Baru.

Kata Kunci: Infrastruktur Maritim, Tol Laut, Poros Maritim Dunia, Konektivitas Maritim, Distribusi Logistik

Abstract – President Joko Widodo has a policy of making Indonesia the Global Maritime Fulcrum (GMF). This idea is an effort of the Government to improve inter-island connectivity in Indonesia so that national welfare is realized. To build connectivity, maritime infrastructure such as port infrastructure, ships and transportation modes must also be built. This vision was realized through the construction of the Sea Toll Road in the 2014-2019 RPJMN. The purpose of this Sea Toll to reduce disparity in the price of goods and equitable economic development between Western and Eastern Indonesia. The research problems are: 1) How to develop maritime infrastructure in support of the Sea Toll Road. The research objectives are: 1) Analyzing maritime infrastructure development in support of the Sea Toll Road. Analyze the Sea Toll Program in support of the National Logistics Distribution. This study used a qualitative method. Data obtained through interviews, documentation and literature studies were then analyzed with qualitative analysis techniques. The results show that: 1) maritime infrastructure development to support the Sea Toll Road includes: a) Port Development especially in Eastern Indonesia (KTI); b) Shipbuilding, up to 158 ships in 2019 and; c) Mode of transportation in the form of construction of the New Railroad and the construction of 19 New Airports.

¹ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

² Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

³ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

Keyword: *Maritime Infrastructure, Sea Toll, Global Maritime Fulcrum, Maritime Connectivity, Logistics Distribution*

Pendahuluan

Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi maritim dalam berbagai bidang tidak hanya sebagai kawasan bioteknologi dan wisata kelautan, perairan laut dalam dan mineral kelautan, tetapi juga industri pelayaran dan pertahanan serta industri maritim dunia. Selain potensi sumber daya alam tersebut, Indonesia juga diuntungkan oleh lokasi teritorial yang strategis secara politik maupun ekonomi. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan ekonomi negara-negara maju. Selain itu, Indonesia juga terletak di antara dua samudera, Pasifik dan Hindia yang menjadikan Indonesia menjadi kawasan penghubung antarnegara di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan. Beberapa selat strategis lalu lintas maritim global juga berada di perairan Indonesia yakni Selat

Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Makasar.⁴

Posisi geostrategi dan geopolitik tersebut memberikan peluang Indonesia tidak hanya sebagai jalur ekonomi global tetapi juga jalur keamanan laut internasional sehingga menjadikan posisi Indonesia memiliki keunggulan sekaligus ketergantungan yang tinggi terhadap bidang kelautan. Menjadi sangat masuk akal jika kemudian, ekonomi kelautan (kemaritiman) dijadikan tumpuan bagi rancangan pembangunan ekonomi nasional melalui gagasan Poros Maritim dunia (PMD).⁵

Setelah terpilih menjadi Presiden dan Wakil Presiden Indonesia untuk periode 2014-2019, Pemerintahan Joko Widodo-Jusuf Kalla berkomitmen untuk mendorong Indonesia menjadi Poros Maritim Dunia. Ide Poros Maritim ini merupakan upaya dari pemerintahan Jokowi untuk meningkatkan konektivitas

⁴ Jonathan Chen. *et.al*, *New Perspectives on Indonesia: Understanding Australia's Closest Asian Neighbour*, (Perth: Perth USAsia Centre, 2014).

⁵ M. Najeri Al Syahrin, "Kebijakan Poros Maritim Jokowi Dan Sinergitas Strategi Ekonomi Dan Keamanan Laut Indonesia", *Indonesian Perspective*, Vol. 3, No. 1, 2018, hlm. 1-17.

dan keterjangkauan antarpulau di Indonesia.⁶

Ide Poros Maritim Dunia memberi harapan terjadinya perbaikan kuantitas dan kualitas pelabuhan. Pelabuhan menjadi simpul penting untuk membangun teritorial maritim yang kuat. Pelabuhan berperan sebagai katalis untuk merangsang pertumbuhan sektor ekonomi, seperti industri, perdagangan, dan pariwisata. Pelabuhan juga bisa digunakan sebagai sarana mendorong peningkatan pendapatan negara dan menjadi titik temu antarmoda transportasi serta gerbang penghubung interaksi sosial-ekonomi antarpulau/negara.⁷

Ide Poros Maritim Dunia di Implementasikan melalui Perpres No 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Kebijakan Kelautan Indonesia mencakup aspek yang sangat luas dan kompleks yang saling terkait satu sama lain. Dalam Perpres ini Pembangunan Poros Maritim meliputi: (1) Membangun budaya maritim Indonesia; (2) Menjaga

laut dan sumber daya laut; (3) Memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, dengan membangun tol laut, deep seaport, logistik dan industri perkapalan, dan pariwisata maritim; (4) Memperkuat diplomasi maritim, kerja sama di bidang kelautan, menghilangkan sumber konflik di laut seperti pencurian ikan, pelanggaran kedaulatan, sengketa wilayah, perompakan, dan pencemaran laut; serta (5) Membangun kekuatan pertahanan maritim.⁸

Untuk menjadi Poros Maritim Dunia, maka infrastruktur maritim seperti sarana prasarana pelabuhan, kapal pengangkut penumpang, alat navigasi pelayaran, juga harus dibangun. Visi ini diwujudkan melalui pembangunan tol laut dalam RPJMN 2014-2019 dan masih menjadi prioritas utama Joko Widodo dalam penyusunan RPJMN 2020-2024 di periode kedua kepemimpinannya tahun 2019-2024.⁹

Doktrin Poros Maritim merupakan upaya mempromosikan peran ekonomi

⁶ Rizal Sukma, "Gagasan Poros Maritim", dalam <https://money.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim?page=all>, 21 Agustus 2014, diakses pada 5 September 2019.

⁷ Renato Oblak., Bisticic, A. & Jugovic, A, "Publicprivate partnership-management model of Croatian seaports", Management, Volume. 18, No. 1, 2013, hlm. 79-102.

⁸ Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

⁹ Kementerian PPN/Bappenas, "Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024", dalam https://www.bappenas.go.id/files/rpjm/Narsi%20RPJMN%20IV%202020-2024_Revisi%2028%20Juni%202019.pdf, diakses pada 20 September 2019.

maritim dan sinergi pembangunan kelautan nasional dengan target pembangunan ekonomi yang implementasinya termuat dalam pembangunan infrastruktur maritim tol laut. Tol laut adalah upaya untuk menciptakan konektivitas laut yang efektif berupa adanya kapal yang berlayar secara rutin dan terjadwal dari wilayah barat sampai ke timur Indonesia.¹⁰

Poros Maritim Dunia sebagai sebuah konsep yang dijabarkan secara luas, mencakup pengembangan infrastruktur pelabuhan, kehadiran kapal-kapal dan fasilitas-fasilitas di berbagai pelabuhan Indonesia, serta konektivitas wilayah melalui jalur transportasi laut yang bebas hambatan (tol laut) dari dan menuju jalur pelayaran internasional.¹¹ Tol lajut sebagai konektivitas maritim adalah salah satu kunci dalam meningkatkan dan mengembangkan ekonomi kawasan yang berhubungan dengan berbagai infrastruktur terkait. Infrastruktur adalah kata kunci kemajuan suatu bangsa. Sebab, pembangunan infrastruktur akan menimbulkan efek kebangkitan dan

ketertarikan bagi aktivitas perekonomian lainnya.

Pembaharuan infrastruktur pelabuhan perlu dilakukan sebagai usaha untuk mengakomodir dan menyediakan sistem dan pelayanan kepelabuhan internasional, sehingga Indonesia bisa mengambil keuntungan ekonomi dalam distribusi logistik internasional. Saat ini sekitar 90 % perdagangan domestik maupun internasional menggunakan jalur transportasi laut, oleh karena itu pengembangan kapasitas dan konektivitas dari pelabuhan sangat penting untuk penurunan biaya logistik dan pemerataan pertumbuhan ekonomi nasional. Selama ini, selain tingginya biaya ekonomi, kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan, masih menjadi kendala sehingga menyebabkan turunnya minat penggunaan transportasi laut. Dari aspek logistik untuk angkutan laut, dapat dilihat juga kurangnya efisiensi pengangkutan barang terutama untuk angkutan laut ke Indonesia bagian timur. Angkutan logistik laut dari Jawa ke Papua selalu terisi penuh, namun kapal kembali dalam keadaan kosong ataupun muatan

¹⁰ Bambang Prihartono, "Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015 Kementerian PPN/Bappenas", dalam <https://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015-2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf>, diakses pada 5 Agustus 2019.

¹¹ Tridoyo Kusumastanto, *Kebijakan Tata kelola Kelautan Indonesia*, (Bogor: IPB, 2010)

yang tidak penuh. Tidak efisiennya konektivitas barang tersebut menyebabkan disparitas harga kebutuhan pokok antara Jawa dan Indonesia Timur, khususnya Papua sangat tinggi.¹²

Secara konseptual, pelabuhan memiliki tiga fungsi strategis yaitu; 1) sebagai link atau mata rantai. Maksudnya, pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan; 2) sebagai interface (titik temu), yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat; 3) sebagai gateway (pintu gerbang), yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu daerah/ negara. Dalam kaitan dengan fungsinya sebagai gateway, tidak terlalu mengherankan jika setiap kapal yang berkunjung ke suatu daerah/negara maka kapal itu wajib mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah/negara tempat pelabuhan tersebut berada.¹³

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Dalam hal ini, penulis mengumpulkan data dari informan yang

terkait dengan fenomena penelitian. Dalam penelitian Guna memperoleh data-data yang diperlukan dan informasi yang dapat memberikan gambaran atau mendeskripsikan obyek yang diteliti, maka diperlukan teknik-teknik dalam pengumpulan data yang diperlukan. Teknik pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik pengumpulan data melalui Wawancara, dokumentasi dan studi pustaka.

Dalam penelitian ini analisis data kualitatif menggunakan metode deskriptif. Data yang diperoleh dari studi pustaka, wawancara dan dokumentasi diinterpretasikan secara naratif yang dikembangkan guna memperoleh jawaban dari pertanyaan penelitian. Pengolahan data akan menggunakan transkrip wawancara yang akan dijadikan sebagai sumber informasi selain data-data yang diperoleh langsung selama melakukan observasi dan wawancara dengan narasumber di lapangan. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis dalam penelitian kualitatif terdiri dari tiga

¹² *Ibid*

¹³

tahapan yaitu reduksi, sajian data dan menyimpulkan data.

a. Tahapan Reduksi

Reduksi data adalah proses memfokuskan dan mengabstraksikan data mentah menjadi informasi yang bermakna. Tahapan reduksi peneliti dapat mereduksi segala informasi yang diperoleh pada tahapan deskripsi. Peneliti dapat memilah data yang menarik, penting, dan berguna dalam penelitian yang dilakukan.

b. Tahapan Sajian Data

Tahapan sajian data adalah mengorganisir dan menyajikan data dalam bentuk naratif, tabel, matriks, atau bentuk lainnya.

c. Tahapan Menyimpulkan Data

Tahapan Menyimpulkan data adalah mengambil intisari dari sajian data yang telah terorganisir, dalam bentuk pernyataan kalimat yang singkat dan padat tetapi mengandung pengertian luas.¹⁴

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk Menganalisis Pembangunan

Infrastruktur Maritim dalam mendukung program Tol Laut.

Hasil dan Pembahasan

Hasil

Pemerintah mengalokasikan dana untuk Tol Laut sebesar Rp 218,9 Milyar pada Tahun 2016, kemudian naik menjadi Rp 355 Milyar pada Tahun 2017. Di Tahun 2018 meningkat pesat menjadi Rp 447,6 Milyar, namun pada Tahun 2019 dipangkas menjadi Rp 224 Milyar. Data terbaru dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub Tahun 2020 anggaran untuk Tol Laut meningkat menjadi Rp 436 Milyar.¹⁵

untuk merealisasikan program Tol Laut, pemerintah telah menetapkan 24 pelabuhan sebagai simpul jalur Tol Laut dengan 5 pelabuhan Hub yang dilewati oleh jalur Tol Laut yaitu: 1) Pelabuhan Kuala Tanjung/Belawan di Sumatera Utara; 2) Pelabuhan Tanjung Priok/Kali Baru di Jakarta; 3) Pelabuhan Tanjung Perak di Jawa Timur; 4) Pelabuhan Makassar di Sulawesi Selatan dan; 5) Pelabuhan Bitung, di Sulawesi Utara.

¹⁴ Suryana, *Buku Ajar Perkuliahan: Metodologi Penelitian, Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, (Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia, 2010)

¹⁵ Muhammad Choirul Anwar, "Tol Laut Jokowi Masih Sedot Kantong APBN, Apa

Masalahnya?", dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191009143527-4-105610/tol-laut-jokowi-masih-sedot-kantong-apbn-apa-masalahnya>, 9 Oktober 2019, diakses pada 7 Desember 2019.

Sebagai pendukung dibangun juga 19 pelabuhan feeder dan pelabuhan lainnya.¹⁶

Jenis-jenis pelabuhan di Indonesia antara lain:

1) Pelabuhan bongkar/pelabuhan impor

Pelabuhan di mana surat izin bongkar (terhadap barang yang datang di pelabuhan tersebut), dikeluarkan oleh pejabat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai setelah diadakan pemeriksaan seperlunya.

2) Pelabuhan khusus

Pelabuhan khusus adalah merupakan pelabuhan yang didirikan oleh perusahaan swasta dan digunakan khusus untuk keperluan bongkar muat bahan baku dan hasil produksinya. Pelabuhan khusus didirikan karena bongkar muat barang-barang yang dibutuhkan oleh perusahaan dan hasil produksinya tersebut tidak dapat dilakukan di pelabuhan umum. Jumlah pelabuhan khusus saat ini sebanyak 501 buah.

3) Pelabuhan laut

Pelabuhan Laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kebutuhan angkutan laut.

4) Pelabuhan muat/pelabuhan ekspor

Pelabuhan di mana surat izin muat (terhadap barang yang akan diberangkatkan dari pelabuhan tersebut), dikeluarkan oleh pejabat Direktorat Jenderal Bea dan Cukai setelah diadakan pemeriksaan seperlunya.

5) Pelabuhan strategis

Pelabuhan strategis adalah pelabuhan yang dianggap telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas modern, di antaranya fasilitas untuk pelayaran angkutan peti kemas, barang curah, barang umum dan penumpang, serta mempunyai kepadatan pergerakan kapal.

6) Pelabuhan umum

Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.

7) Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan yang diusahakan adalah pelabuhan laut yang diselenggarakan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia, untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan bagi kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan lain-lain.

8) Pelabuhan yang tidak diusahakan

¹⁶ *Ibid*



Gambar 1. Pelabuhan di Daerah 3T
 Sumber: PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI), 2017

Pelabuhan yang tidak diusahakan adalah pelabuhan laut yang dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Kepelabuhanan Kanwil Departemen Perhubungan yang pembinaannya dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sedangkan tugas dan fungsinya sama dengan pelabuhan yang diusahakan, tetapi fasilitas yang dimiliki belum selengkap pelabuhan yang diusahakan.¹⁷

Untuk mendukung pelaksanaan program tol laut Pemerintah juga menyiapkan pembangunan kapal yaitu sebanyak 3 buah kapal Tol Laut di awal tahun 2015. Hingga tahun 2019 tercatat 158 kapal untuk mendukung Tol Laut yang terdiri dari 113 kapal perintis dari 104

target dalam RPJMN 2015-2019, 19 kapal Tol Laut, 6 kapal ternak dan 20 kapal Rede. Dari jumlah 113 kapal perintis ini, sebanyak 46 kapal diberikan penugasan kepada PT PELNI, dan 67 kapal untuk swasta. Dari seluruh armada tol laut yang dijalankan, sebanyak 80 persen beroperasi di wilayah Indonesia Timur. Pemerintah memang memprioritaskan pembangunan pelabuhan di Wilayah Timur Indonesia sesuai dengan Tujuan Tol untuk mewujudkan konektivitas dan menurunkan disparitas harga di Wilayah Indonesia Timur.¹⁸

Kapal merupakan moda transportasi yang sangat efektif digunakan oleh negara kepulauan seperti

¹⁷ Badan Pusat Statistik/BPS, dalam https://www.bps.go.id/istilah/index.html?Istilah%5Bberawalan%5D=P&Istilah_page=4, diakses pada 18 Desember 2019.

¹⁸ Herdi Alif Al Hikam, berjalan sejak 2015, "Begini Progress Tol Laut Jokowi", dalam

<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4772119/berjalan-sejak-2015-begini-progres-tol-laut-jokowi>, 4 November 2019, diakses pada 8 Desember 2019.

Indonesia, karena sangat bermanfaat sebagai penghubung antar pulau yang akan menunjang kegiatan perekonomian dan perdagangan Nasional. Sektor penting yang perlu dibangun untuk menjaga konektivitas antar pulau adalah membangun infrastruktur transportasi laut dengan mengembangkan industri perkapalan yang terstruktur dan tersebar di wilayah strategis Indonesia.

Selain pelabuhan kapal, juga akan dibangun transportasi multimoda serta infrastruktur penunjang tol laut. Pembangunan konektivitas transportasi untuk mendukung pengembangan kawasan sektor unggulan dilaksanakan melalui tol laut, didukung transportasi multimoda pada kawasan pendukung pelabuhan (*hinterland*) yang terpadu dengan pengembangan kawasan. Pengembangan moda transportasi perkeretaapian menjadi prioritas utama dalam mendukung kegiatan logistik serta mengurangi beban jaringan jalan. Dalam rangka mencapai hal tersebut pada tahun 2015 hingga 2018 telah dibangun jalur Kereta Api baru sepanjang 1.147 km dari target Pemerintah sepanjang 3.258 km, Selain itu hingga tahun 2018 telah dibangun juga jalan arteri sepanjang 3.387

km dari target 2650 km dan jalan tol sepanjang 947 km dari target 1000 km dalam RPJMN 2015-2019.¹⁹

Jaringan prasarana perkeretaapian di Indonesia saat ini hanya terdapat di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Pada Pulau Jawa, konsentrasi pelayanan yang terbesar adalah untuk angkutan penumpang dan hanya sedikit melayani angkutan barang. Sebaliknya, di Pulau Sumatera, angkutan barang lebih dominan. Dari sisi sarana, terdapat kecenderungan penambahan jumlahnya dengan pertumbuhan rata-rata sebesar 48,2% dari tahun 2010 sampai 2017, penambahan terbesar terjadi pada lokomotif, kemudian diikuti secara berturut-turut KRD/KRL, gerbong dan kereta. Moda transportasi kereta api memiliki keunggulan selain untuk angkutan umum massal perkotaan, juga untuk angkutan jarak menengah dan jarak jauh. Namun pangsa pasar logistik dan penumpang moda kereta api masih kurang dari 2 persen. Jalur kereta api masih terfokus di Pulau Jawa dan sebagian Sumatera. Jalur kereta api masih terfokus di Pulau Jawa dan sebagian Sumatera. Total panjang jaringan KA yang beroperasi sekitar 5.879

¹⁹ *Ibid*, hlm. 135-136

km dan 3.889 km sisanya tidak beroperasi. Hanya beberapa pelabuhan memiliki akses jalan KA, namun layanan intermoda dengan moda kereta api belum berkembang secara optimal. Jumlah sarana kereta api yang di miliki PT KAI masih terbatas dengan kondisi sudah tua dimana 50 persen lokomotif berusia diatas 20 tahun dan 90 persen Kereta Rel Listrik berusia di atas 25 tahun.²⁰

Pembangunan Bandara juga menjadi prioritas dalam rangka mewujudkan konektivitas antar wilayah

guna mendukung pemerataan ekonomi seperti yang tercantum dalam kerangka pembangunan infrastruktur nasional. Pembangunan bandara baru berdasarkan target RPJMN 2015-2019 sebanyak 15 Bandara dan mengembangkan Bandara yang sudah ada. Hingga tahun 2019 telah diselesaikan pembangunan 15 Bandara baru, pengembangan 24 Bandara di daerah perbatasan, 56 Bandara di daerah rawan bencana dan 48 Bandara pembuka daerah terisolir.²¹

Tabel 1. Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara

Tahun	Bandara Baru
2015	Banadara Letung, Kepulauan Anambas
	Bandara Namniwel, Kepulauan Buru Maluku
2016	Bandara Miangas, Sulawesi Utara
	Bandara Morowali, Sulawesi Tengah
2017	Bandara Werur, Papua Barat
	Bandara Maratua, Kalimantan Timur
2018	Bandara Koroway Batu, Papua
	Bandara Kertajati, Jawa Barat
2019	Bandara Samarinda Baru, Kalimantan Timur
	Bandara Tebelian, Kalimantan Barat
	Bandara Kabir Pantar, Pulau Alor
	Bandara Siau, Sulawesi Utara
	Bandara Tambelan, Kepulauan Tambelan
	Bandara Muara Taweh, Barito Utara
	Bandara Buntu Kunik, Toraja

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, Kementerian perhubungan, 2019

²⁰ *Ibid*, hlm. 149-150

²¹ Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dalam

<http://hubud.dephub.go.id/website/index.php>, diakses pada 12 Desember 2019.

Pembahasan

Pembangunan Infrastruktur merupakan salah satu fokus Pemerintahan Joko Widodo yang memprioritaskan penyelesaian proyek-proyek yang dapat menurunkan biaya logistik dan mendukung pertumbuhan ekonomi. Untuk mengentaskan daerah tertinggal, terluar, dan pulau-pulau terluar salah satu program andalan Pemerintah adalah Tol Laut. Ide Tol Laut merupakan konsep untuk memperkuat jalur pelayaran yang dititikberatkan pada Indonesia bagian Timur. Upaya untuk menghubungkan jalur pelayaran tersebut akan mempermudah akses niaga tidak hanya bagi daerah kawasan timur Indonesia saja tetapi pada akhirnya juga membuka akses regional dari negara-negara Pasifik bagian selatan menuju negara-negara Asia di bagian timur. Realisasi ide tersebut dimulai dengan pembaharuan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan, baik dalam skala nasional maupun internasional.²²

Selama ini, kinerja pelabuhan-pelabuhan di Indonesia masih dalam kategori yang tidak terlalu baik dikarenakan kendala keuangan dalam

perbaikan infrastruktur. Berdasarkan laporan *World Bank Logistics Performance Index*, menyatakan Indonesia berada di peringkat 53, dibelakang Singapura, Malaysia, Thailand dan Vietnam dalam hal kinerja logistik dan pengiriman barang internasional negara-negara di dunia.²³ Akan tetapi setelah dilakukan perbaikan oleh Pemerintah hingga saat ini peringkat *Logistic Performance Index* Indonesia saat ini naik menjadi peringkat ke 46.

Selain pembangunan pelabuhan, infrastruktur lainnya yang dibangun dan dikembangkan oleh Pemerintah adalah Industri galangan kapal. Indonesia saat ini memiliki sekitar 250 galangan kapal, yang sebagian besar adalah galangan kapal dalam skala kecil dan 4 buah galangan kapal milik pemerintah, yaitu: PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari, PT. PAL Indonesia, PT. Dok dan Perkapalan Surabaya, dan PT. Industri Kapal Indonesia.

Pembangunan infrastruktur tentunya sangat mendukung terlaksananya Program Tol Laut, khususnya dengan pembangunan pelabuhan dan kapal, karena kedua infrastruktur ini merupakan komponen

²² Bappenas, *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019*, (Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas. 2015)

²³ Van Dijk, C., De Mheen, P.V & Bloem, M, *Indonesia Maritime Hotspot*, (Den Haag: Maritime by Holland, 2015)

penting dan utama tol laut selain infrastruktur lainnya yang tidak kalah penting seperti transportasi menuju pelabuhan, kargo, bongkar muat, transportasi dari pelabuhan, navigasi, dan lainnya.

Tol laut memiliki tujuan menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar yang ada di nusantara. Dengan adanya hubungan antara pelabuhan laut ini, pengangkutan logistik, kelancaran distribusi barang dan mobilitas barang dan manusia hingga ke pelosok dapat berjalan efektif dan efisien. Tentunya tidak sekedar distribusi serta mobilitas barang dan manusia, yang pasti dampak ekonomi sebagai bagian dari percepatan dan pemerataan pembangunan antar kawasan yang menjadi alasan pemerintah dalam merumuskan kebijakan Tol Laut. Tol Laut juga dapat mengintegrasikan kepulauan-kepulauan Indonesia, sehingga konektivitas antar pelabuhan besar di Indonesia dapat terhubung dengan jadwal kapal barang atau penumpang yang terjadwal. Dengan demikian biaya logistik akan turun dengan sendirinya. Melalui konektivitas maritim, diharapkan dapat mengurangi

disparitas wilayah antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Tol Laut menjadi salah satu konsep penting pengembangan transportasi laut untuk Indonesia yang merupakan negara kepulauan atau negara maritim. Konsep Tol Laut diharapkan dapat mewujudkan sistem distribusi barang yang efisien.²⁴

Sebagai negara kepulauan yang luas dan terdiri dari ribuan pulau yang tersebar, Indonesia membutuhkan Konektivitas laut yang handal untuk menghubungkan titik-titik penting dari sabang sampai Merauke. Konektivitas laut yang handal perlu didukung oleh penguatan infrastruktur dan industri maritim yang mencakup industri galangan kapal dan komponen perkapalan, pelabuhan dan jasa maritim, dan industri pelayaran.

Pembangunan infrastruktur tentunya sangat mendukung terlaksananya Program Tol Laut, khususnya dengan pembangunan pelabuhan dan kapal, karena kedua infrastruktur ini merupakan komponen penting dan utama tol laut selain infrastruktur lainnya yang tidak kalah

²⁴ Lukman Adam, "Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia", *Politica*, Vol. 6 No. 1, hlm. 21-41.

penting seperti transportasi menuju pelabuhan, kargo, bongkar muat, transportasi dari pelabuhan, navigasi, dan lainnya. Infrastruktur memiliki peran strategis dan sangat mendasar, yang diperuntukkan untuk mencapai maksud dan tujuannya. Dalam kaitannya dengan Dunia Maritim, infrastruktur yang dimaksud adalah pelabuhan, kanal pelayaran, Dok kapal, serta semua yang berhubungan dengan jalur transportasi perairan. Dalam konteks untuk mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, infrastruktur merupakan aspek yang sangat mutlak diperlukan.²⁵

Indonesia saat ini memiliki sekitar 250 galangan kapal, yang sebagian besar adalah galangan kapal dalam skala kecil dan 4 buah galangan kapal milik pemerintah, yaitu: PT. Dok & Perkapalan Kodja Bahari, PT. PAL Indonesia, PT. Dok dan Perkapalan Surabaya, dan PT. Industri Kapal Indonesia. Selain itu terdapat sekitar 13 industri galangan kapal nasional yang sangat aktif dalam mencari order dan memproduksi kapal dan bangunan apung lainnya di Indonesia yaitu: PT. PAL Indonesia, Labroy

Shipbuilding Batam, Pan-United Batam, Dumas Surabaya, ASL Shipyard-Batam, Bristoil Offshore Batam-Indonesia, Jaya Asiatic Batam, Kodja Bahari Jakarta, Mariana Bahagia Palembang, Noahtu Shipyard Panjang, Dok Perkapalan Surabaya, dan Tunas Karya Bahari. Sebagian besar dari sejumlah industri galangan kapal aktif tersebut berada di Batam.²⁶

Kesimpulan dan Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian dan data yang diperoleh selama di lapangan, maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa Pembangunan infrastruktur bertujuan untuk mendukung terlaksananya program tol laut. Infrastruktur yang dibangun pemerintah untuk mendukung program Tol Laut antara lain: (1) Pembangunan Pelabuhan. Untuk merealisasikan program tol laut, pemerintah telah menetapkan 24 pelabuhan sebagai simpul jalur tol laut dengan 5 pelabuhan Hub/Utama yang dilewati oleh jalur Tol Laut sebagai pendukung dibangun juga 19 pelabuhan *feeder*; (2) Pembangunan Kapal. Hingga tahun 2019 tercatat 158 kapal untuk

²⁵ Setiadji, Agus, Alutsista dan Poros Maritim Dunia, (Jakarta: Indotech Dharma Digdaya, 2016)

²⁶ Sultan Haidir., Sri Rejeki Wahyu Pribadi & Imam Baihaqi, "Analisa Kemampuan Galangan Kapal

Di Indonesia Untuk Membangun Kapal Tol Laut Dalam Mendukung Penerapan Kebijakan Poros Maritim", Jurnal Teknik ITS, Vol. 4, No. 1, 2015, hlm. 1-6.

mendukung Tol Laut yang terdiri dari 113 kapal perintis, 19 kapal Tol Laut, 6 kapal ternak dan 20 kapal Rede. Dari jumlah 113 kapal perintis ini, sebanyak 46 kapal diberikan penugasan kepada PT Pelni, dan 67 trayek untuk swasta; (3) Transportasi Multimoda. Pembangunan konektivitas transportasi untuk mendukung Tol Laut, didukung transportasi multimoda pada kawasan pendukung pelabuhan.

Dalam rangka mencapai hal tersebut pada tahun 2015 hingga 2018 telah dibangun jalur Kereta Api baru sepanjang 1.147 km dari target Pemerintah sepanjang 3.258 km, Selain itu hingga tahun 2018 telah dibangun juga jalan arteri sepanjang 3.387 km dari target 2650 km dan jalan tol sepanjang 947 km dari target 1000 km dalam RPJMN 2015-2019. Berdasarkan hasil penelitian dan data yang diperoleh selama di lapangan, maka peneliti mengambil kesimpulan pembangunan konektivitas dan integrasi jalur distribusi logistik antara Pelayaran, Pelabuhan dan antarmoda untuk memperlancar distribusi barang terutama ke daerah-daerah pusat pertumbuhan.

Daftar Pustaka

Buku

Bappenas. (2015). *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015-2019*. Jakarta: Direktorat Transportasi Bappenas.

Chen, Jonathan. et.al. (2014) *New Perspectives on Indonesia: Understanding Australia's Closest Asian Neighbour*. Perth: Perth USAsia Centre.

Dijk, C.V., De Mheen, P.V & Bloem, M. (2015). *Indonesia Maritime Hotspot*. Den Haag: Maritime by Holland.

Setiadji, Agus. (2016). *Alutsista dan Poros Maritim Dunia*. Jakarta: Indotech Dharma Digdaya.

Suryana. (2010). *Buku Ajar Perkuliahan: Metodologi Penelitian, Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung: Universitas Pendidikan Indonesia.

Jurnal

Adam, Latif & Inne Dwiastuti. (2015). Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. *Masyarakat Indonesia*, 41 (2), 163-176.

Adam, Lukman. (2015). Kebijakan Konektivitas Maritim di Indonesia. *Politica*, 6(1), 21-41.

Haidir, Sultan., Sri Rejeki Wahyu Pribadi & Imam Baihaqi. (2015). Analisa Kemampuan Galangan Kapal Di Indonesia Untuk Membangun Kapal Tol Laut Dalam Mendukung Penerapan Kebijakan Poros Maritim. *Jurnal Teknik ITS*, 4(1), 1-6.

Najeri, M. Al Syahrin. (2018). Kebijakan Poros Maritim Jokowi Dan Sinergitas Strategi Ekonomi Dan Keamanan Laut Indonesia. *Indonesian Perspective*, 3(1), 1-17.

Oblak, Renato., Bisticic, A. & Jugovic, A. 2013. Publicprivate partnership-management model of Croatian

seaports. *Management*, 18(1), 79-102.

Web

Alif, Herdi Al Hikam, berjalan sejak 2015, “Begini Progress Tol Laut Jokowi”, dalam

<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4772119/berjalan-sejak-2015-begini-progres-tol-laut-jokowi>, 4 November 2019, diakses pada 8 Desember 2019.

Badan Pusat Statistik/BPS, dalam https://www.bps.go.id/istilah/index.html?Istilah%5Bberawalan%5D=P&Istilah_page=4, diakses pada 18 Desember 2019.

Bambang Prihartono. 2016. “Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015 Kementerian PPN/Bappenas”, dalam <http://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan%20Tol%20Laut%20Dalam%20RPJMN%202015%2019%20Dan%20Implementasi%202015.pdf>, diakses pada tanggal 5 Agustus 2019.

Choirul, Muhammad Anwar, “Tol Laut Jokowi Masih Sedot Kantong APBN, Apa Masalahnya?”, dalam <https://www.cnbcindonesia.com/news/20191009143527-4-105610/tol-laut-jokowi-masih-sedot-kantong-apbn-apa-masalahnya>, 9 Oktober 2019, diakses pada 7 Desember 2019.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dalam <http://hubud.dephub.go.id/website/index.php>, diakses pada 12 Desember 2019.

Kementerian PPN/Bappenas. 2019. “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024”,

dalam

[https://www.bappenas.go.id/files/rpjmnn/Narasi%20RPJMN%20IV%202020-](https://www.bappenas.go.id/files/rpjmnn/Narasi%20RPJMN%20IV%202020-2024_Revisi%2028%20Juni%202019.pdf)

[2024_Revisi%2028%20Juni%202019.pdf](https://www.bappenas.go.id/files/rpjmnn/Narasi%20RPJMN%20IV%202020-2024_Revisi%2028%20Juni%202019.pdf), diakses pada 20 September 2019. Kusumastanto, Tridoyo. 2010. *Kebijakan Tata kelola Kelautan Indonesia*. Bogor: IPB.

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia.

Sukma, Rizal. 2014. “Gagasan Poros Maritim”, Kompas.com, 21 Agustus 2014.

<https://money.kompas.com/read/2014/08/21/080000726/Gagasan.Poros.Maritim?page=all>, diakses pada tanggal 5 September 2019.

